

[Text]

apparently I had not, that the problem that precipitated the report from the western region in 1976 related to an overlapping of authorities of air radio and air traffic services at airports located in the sparsely settled area of western region. In attempting to bring that problem to the attention of the air administration headquarters, the western region also included a number of other aspects of air-ground communications in its recommendations. The question of Cranbrook, to the extent that I am familiar with the Cranbrook situation, did not relate to a duplication of responsibilities between air radio and air traffic services, and it is that point that distinguishes the two subject matter: the Cranbrook accident and the western region report. I have no doubt that there will be subjects included in the report of the safety bureau and the investigation into the Cranbrook accident which will have commonalties with the subject matter contained in the western region report. It is impossible to discuss the subject matter of air-ground communications without having commonalty.

I also indicated at the time that the report was received, and I read into the record at the last meeting, the action taken by headquarters. That action is available, and if my word is not accepted all I can do is produce, under the appropriate circumstances, copies of the headquarters files, which will disclose what action was taken; but I can assure you that no stone was left unturned in dealing with both the long-term and the short-term aspects of the western region report.

I went on further to explain that we had had a study of the flight information services function throughout the country, which had been commenced approximately 1975 and has been under implementation now for the last two years. The flight information services officers have been introduced at a number of locations to replace radio officers. We handed to that task force the responsibility for the long-term aspects of the subject matter contained in the western region report, and I am pleased to say that the work of that task force is almost completed. I indicated that there were procedures that would be adopted in the reasonably near future dealing with the longer-term aspects. I was asked if there was an air navigation order being prepared to deal with this subject. I said there was not one, and I answered that to the best of my knowledge. I have since inquired to find out if a draft air navigation order has been prepared and I am told that it is still being considered. But one has not been prepared.

• 1610

The question of air-ground communications, I believe, will be addressed in full measure at the time of the completion of the flight information services activity. If that is later than the advent of the Cranbrook report, there will be ample opportunity for us to go into whatever details are demanded by the aviation public and any other group that wants to know.

With respect to the aircraft operations group, I must say that that memorandum from which you quote, Mr. Dewar's memorandum, is quite familiar to me. I discussed it with him before he sent it to me and, of course, spent a great deal of time discussing it with others after it was received. The bulk of that memorandum from Mr. Dewar states the information

[Translation]

mais apparemment ce n'est pas le cas—que le problème à l'origine du rapport de la région de l'Ouest en 1975, était dû à un chevauchement des fonctions entre les communications radio et les services de la circulation aérienne, dans des aéroports de régions assez peu peuplées. En plus de ce problème, la région de l'Ouest avait décidé de porter à l'attention de l'administration centrale un certain nombre d'autres questions relatives aux communications au sol. A ma connaissance, l'accident de Cranbrook n'a pas été causé par un chevauchement des fonctions entre les services de radio et les services de la circulation aérienne; en conséquence, le rapport de l'accident de Cranbrook et celui de la région de l'Ouest portent sur des problèmes différents. Je suis persuadé toutefois, que le rapport du bureau de la sécurité et l'enquête sur l'accident de Cranbrook auront des points communs avec certaines questions étudiées dans le rapport de la région de l'Ouest. En effet, il est impossible de discuter des communications au sol sans se regrouper.

J'avais également signalé, au moment où le rapport m'était parvenu, que l'administration centrale avait pris certaines mesures. Si vous ne me croyez pas, tout ce que je peux faire c'est vous soumettre, selon les procédures appropriées, des exemplaires des dossiers de l'administration centrale qui vous décriront les mesures qui ont été prises; toutefois, je peux vous assurer que rien n'a été négligé en ce qui concerne les aspects à court terme et à long terme du rapport de la région de l'Ouest.

J'avais en outre mentionné qu'une étude sur les services d'information en vol, dans le pays, avaient été entreprises en 1975 et que ses recommandations étaient appliquées depuis deux ans. Des agents des services d'information en vol ont été postés dans un certain nombre de localités afin de remplacer les officiers radio. Nous avons chargé ce groupe de travail d'étudier les aspects à long terme de ce rapport de la région de l'Ouest et je suis ravi de pouvoir énoncer que ce travail est presque terminé. J'ai également indiqué que des procédures seraient adoptées, d'ici peu, au sujet de ces aspects à long terme. On m'avait demandé si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation et j'avais répondu que non, car c'est ce que je croyais. Depuis, j'ai cherché à savoir si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation, et on m'a dit que cette possibilité était envisagée, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise.

La question des communications au sol sera étudiée à fond lorsque le rapport des services d'information en vol sera publié. S'il l'est après la publication du rapport de Cranbrook, nous aurons tout le temps d'étudier les questions posées par l'aviation publique et tout autre groupe.

En ce qui concerne le groupe de la navigation aérienne, je dois vous dire que je suis parfaitement au courant du mémoire rédigé par M. Dewar. J'en ai même discuté avec lui, avant qu'il ne soit publié, et j'en ai beaucoup discuté avec d'autres personnes après. Ce mémoire a été essentiellement composé à partir de renseignements que M. Dewar a obtenus auprès du